WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 9 | WARSZAWA, WRZESIEŃ 1938 ROKU | ROK V



O znaczeniu wizyt morskich

Szczęśliwie pojęcia o morzu zaczynają się u przeciętnego Polaka wyjaśniać. Powoli zaczynamy rozumieć, że to nie żadne kosztowne zabawki, nie rzucanie pieniędzy do wody, jak jeszcze przed kilku laty mówiono, — ale konieczność życiowa, o którą oparty jest byt państwa i dobrobyt narodu. Nie bardzo ładnie wyglądają ci, którzy przed kilkunastu laty występowali przeciwko budowie portu w Gdyni — że to niby Polak na morzu nic zrobić nie potrafi i tyle mamy ważniejszych potrzeb. Cicho też siedzą ci inni, którzy przed ośmiu laty, gdy kładziono podwaliny polskiej żeglugi transatlantyckiej, albo kpili z szlachetnego trudu pionierów, albo zgoła przepowiadali, że „te pudła zatoną i cały skandal się skończy".

Proste cyfry są dziś odpowiedzią przygważdżającą: pięć transatlantyków w stałym ruchu, cztery w budowie, polska flota handlowa stale rosnąca i pracująca ku wysokiemu pożytkowi państwa i narodu.

Transatlantyckie statki „Piłsudski" i „Batory" przebyły już ocean — pierwszy 28 razy, drugi 23, przewożąc za każdym razem 600 — 700 pasażerów. Odbyły też szereg wycieczek dalekomorskich. Wszystko to nie tylko z pasażerami polskimi, ale także z Amerykanami, Szwedami, Norwegami, Duńczykami i przedstawicielami innych narodów europejskich. Zawsze zaś ku ogólnemu zadowoleniu podróżujących, nie mogących nachwalić się smacznego i obfitego wiktu, a zwłaszcza wygody, szczególnie w klasach niższych. Podczas gdy na obcych statkach na uboższego emigranta czy podróżnika nikt nie zwraca uwagi, a pomieszczenie dlań jest zaledwie możliwe do zniesienia, to na statkach polskich najtańsze nawet kabiny są wygodne i zaopatrzone we wszystkie nowoczesne urządzenia.

To też życie samo kłam zadało owym ludziom małego ducha i Polska na morzu z każdym dniem rozwija się pomyślniej. Dzięki zaś tej na morzu pracy, poprawia się powoli wszystko w głębi kraju. W roku bieżącym morski obrót handlowy Gdyni sięgnie już zapewne 10 milionów ton, co przedstawia sobą około 10.000 pociągów towarowych. Można sobie łatwo wyobrazić coby było, gdybyśmy Gdyni nie mieli, boć przecież to wszystko trzebaby wysyłać lub odbierać kosztowną drogą kolejową, poprzez obce kraje i granice, a co za tym tylko z łaski sąsiadów i za kolosalne opłaty, hamujące zupełnie wywóz, a dające w wwozie tylko to, co by dostarczyć nam za drogie pieniądze chciano...

Rozumiemy więc już dobrze, czym jest Gdynia i morze w życiu kraju.

A teraz z innej beczki: co pewien czas — coraz częściej, przybywają do Gdyni zagraniczne okręty wojenne, coraz częściej nasza marynarka wojenna odwiedza stolice lub główne porty państw obcych. W Gdyni były już wojenne okręty angielskie, francuskie, włoskie, niemieckie, szwedzkie, a dalej Danii, Łotwy, Estonii, Finlandii, Holandii, Stanów Zjednoczonych, Argentyny i innych państw. Nasze zaś odwiedziły Anglię, Francję, Włochy, Sowiety, Finlandię, Norwegię, Szwecję, Danię, Holandię, Belgię, Amerykę, Portugalię, Hiszpanię, Jugosławię, Rumunię, Egipt, Estonię, Łotwę itd. Za każdym razem powitanie z obu stron było bardzo gościnne.

I tu znów rozległ się gdzieś głos zawsze niezadowolonego: Ktoś tam, nie znający się na rzeczy orzekł, że po co wydawać pieniądze na nie przynoszące żadnych korzyści przyjęcia obcych okrętów wojennych, które i tak w razie wojny nam nie pomogą... No i po co wysyłać nasze w kosztowne podróże zagraniczne, skoro lepiej czas ten użyć na tańsze i pożyteczniejsze ćwiczenia u własnych brzegów...

Wielu czytelników bez naszej pomocy znajdzie odpowiedź na te pytania i gotowe ją dać niefortunnemu krytykowi. Tym jednak, którzy jeszcze niezupełnie orientują się w sprawach morskich, wyjaśniamy rzecz, jak należy:

Statek pasażerski, jakiby nie był, nawet największy, przedstawia sobą zawsze czynnik handlowy, pływa pod banderą handlową, wozi pasażerów i towary, a więc nie ma charakteru państwowego, nie jest wykładnikiem mocy, potęgi i suwerenności państwa. Tymczasem okręt wojenny, uzbrojony, posiadający na pokładzie tylko wojenną załogę, a noszący dumnie banderę wojenną swego kraju (odpowiednik wojskowego sztandaru), jest już czynnikiem nawskroś reprezentacyjnym. Z niego to sądzi się, czy dany kraj jest silny, czy gotów jest do obrony swych praw suwerennych, swej wolności i niepodległości. Okręt taki już nie handluje czy wozi, ale broni kraju i obywateli, gdziekolwiek by się znajdowali, nakazuje szacunek i świadczy o godności i żywotnych siłach narodu, świadczy też o znaczeniu państwa na świecie.

To nie wszystko. Okręt wojenny jest zawsze najlepszym propagatorem, najlepszym agentem wzajemnego poznania i korzystnych przymierzy. I właśnie — nie tylko, że nie prowokuje wojny, ale przeciwnie — zapobiega jej, — przyjaciół sobie zyskuje, wrogów odstrasza od lekkomyślnej zaborczości...

Gdy ze statku handlowego wysiadają pasażerowie czy wyładowywane są towary, ma to oczywiście swój duży wpływ... Ale jeszcze bar-

JADWIGA KORCZAKOWSKA

Sonet

W mgle porannej cichutko pluszcze senna fala...
Ostatnim snom tajemnym morze śle westchnienie...
Ostatnia niknie gwiazda. Różowym pierścieniem
wschodząca zorza wodę od nieba oddala...

Zniknęły mgieł królewny w swych błękitnych szalach,
spłoszone zwycięskiego promienia spojrzeniem...
Taflę wody dreszcz przebiegł... niepokoju drżenie...
Z dna otchłani słoneczna tarcza się wyzwala...

Plusnęła głośniej fala, obryzgała pianą
szorstki kobierzec piasku i kamieni lśniących
Wiatr się zbudził i zagrał swe najsłodsze piano...

Nagle — dukatów złotych cały wór, tysiące,
w rozkołysane morze hojnie wysypano!
Cóż to za blask i przepych?... Co za cuda?...—Słońce!

---

dziej, gdy z okrętu wojennego wysiądzie czereda wesołych, zdrowych i pięknie się prezentujących marynarzy. Jest to wówczas lepszy zaczątek przyjaźni czy propagandy od nie wiem ilu odczytów, wykładów czy książek o danym kraju. Że zaś prawie każda wizyta pociąga za sobą rewizytę wzajemną, tedy stosunki stają się coraz bardziej serdeczne z przyjaciółmi, zaś u obojętnych czy nieprzychylnych zyskuje się conajmniej powagę i szacunek.

Przecież o Polsce dawniej mało kto na świecie słyszał, a już poza najbliższymi sąsiadami i to niekoniecznie przychylnymi, nikt się nie interesował. Dopiero kiedy odwiedziny polskich okrętów wojennych w portach zagranicznych wykazały, że Polska to nie żaden „twór sezonowy", natomiast, że Polacy to naród krzepki i dzielny, że umieją być marynarzami, jak narody o starych morskich tradycjach, że Polskę stać na obronę swej wolności morskiej i że jest to państwa wielkie i bogate, skoro buduje marynarkę wojenną, a okręty tej marynarki po połowie świata pływają — dopiero wówczas nabrano do nas przekonania. I rezultaty nie dały na siebie czekać.

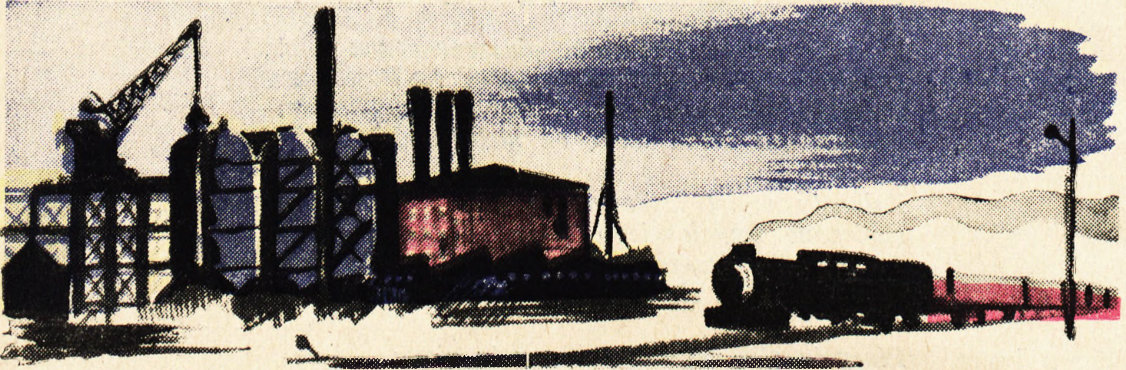
Tak samo wizyty flot zagranicznych w Gdyni pokazały gościom prawdziwe oblicze współczesnej Polski. Pokazały, że Gdynia, to pracą Polaków stworzony port o światowym znaczeniu, że to rzetelny wysiłek i czyn twórczy, a nie przesada czy samochwalstwo, że to dowód prężności i wartości żywotnej polskiego narodu. I znów sława imienia polskiego rozeszła się po świecie — nie tylko w handlowej, ale i politycznej formie.

Jeśli w ostatnich dniach gościliśmy w Gdyni zespół wojennych okrętów francuskich, przybyłych do Polski z braterskim pozdrowieniem, a mających na pokładzie 144 podchorążych — przyszłych oficerów naszej sojuszniczki, jeśli przybył z wizytą do Gdyni — na jachcie „Enchantress" — tym samym, na którym król angielski pływa — pierwszy lord admiralicji brytyjskiej — po naszemu minister marynarki wojennej — zwierzchnik największej siły morskiej świata — to ma to swoje głębokie znaczenie. Jeśli polskie kontrtorpedowce były z wizytą w Kopenhadze, jakby dla podkreślenia, że wyjście z Bałtyku na świat jest zawsze otwarte dla tego, kto siłę posiada, — to możemy być tylko z tego dumni. Skutki będą zaś prędzej czy później korzystne dla całego społeczeństwa. Niedarmo goście nasi z wielkim podziwem i uznaniem mówili o tym, co w Gdyni i na morzu stworzyliśmy.

Tak oto z każdym dniem rośnie znaczenie mocarstwowe Polski, krzepną sojusze i dobre sąsiedzkie stosunki, rozwijają się koniunktury polityczne i gospodarcze, a sława imienia polskiego biegnie po świecie całym. Wszystko to zaś w pierwszym rzędzie dzięki marynarce wojennej, która potrafiła już przerzucić przez morze nie jeden trwały pomost przyjaźni i zgody, a którą to marynarkę wspólnymi siłami dalej budować — we własnym, dobrze zrozumiałym interesie, musimy.

Inż. J. G.

C. O. P. — Wisła — Morze



Srebrna wstęga Wisły związała dwa symbole odrodzonej Polski: morze i Centralny Okręg Przemysłowy. W ten sposób powstały trzy ogniwa tego łańcucha, który łączy wszystko co jest najpiękniejsze, najszlachetniejsze, najbardziej twórcze w kraju. Budowa wielkiego okręgu przemysłowego w sercu kraju ani na moment nie zmniejszyła zainteresowania do spraw portów i morza, a raczej wplotła je do tego zbiorowego zespołu prac, prowadzących do przyszłej wielkiej Polski gospodarczej. Więzią łączącą C. O. P. z morzem nie jest tylko uczuciowe wyobrażenie poetyckie — jest nią wielka arteria komunikacyjna — Wisła.

Wisła zwana szumnie królową rzek polskich była niestety kopciuszkiem co do zaopatrzenia jej potrzeb, jako wielkiego szlaku komunikacyjnego, który służył jeszcze naszym prapradziadom od niepamiętnych czasów. Dziś, z chwilą rozpoczęcia budowy C. O. P. ściąga na siebie uwagę kwestia odpowiednich z nim połączeń komunikacyjnych. W centrum kraju rozłożył się Centralny Okręg Przemysłowy, aby mógł należycie zabezpieczać obronność Polski na wypadek zbrojny. Do serca kraju wróg prędko nie dotrze. Trójkąt bezpieczeństwa w widłach Wisły — Sanu zapewnia bezpieczną, spokojną pracę budującym się fabrykom i zakładom przemysłowym. A teraz jakież to powiaty zabierane są ustawowo do C. O. P., mającego swą stolicę w Sandomierzu, poczynając od którego Wisła jest sprawną aż do morza. Są to z województwa kieleckiego powiaty: kozieniecki, opatowski, jędrzejowski, radomski, opoczyński, konecki, iłżecki, kielecki, pińczowski, stopnicki, sandomierski. Z województwa krakowskiego powiaty: brzeski, dąbrowski, mielecki, tarnowski, dębicki, jasielski, gorlicki, nowosądecki. Z województwa lubelskiego powiaty: włodawski, lubartowski, puławski, lubelski, chełmski, krasnostawski, janowski, biłgorajski, zamojski, hrubieszowski, tomaszowski.

Z województwa lwowskiego powiaty: lubaczowski, jarosławski, przeworski, łańcucki, dobromilski, brzozowski, sanocki, leski, niski, tarnobrzeski, kolbuszowski, rzeszowski i krośnieński i wreszcie dwa powiaty grodzkie: Radom i Lublin.

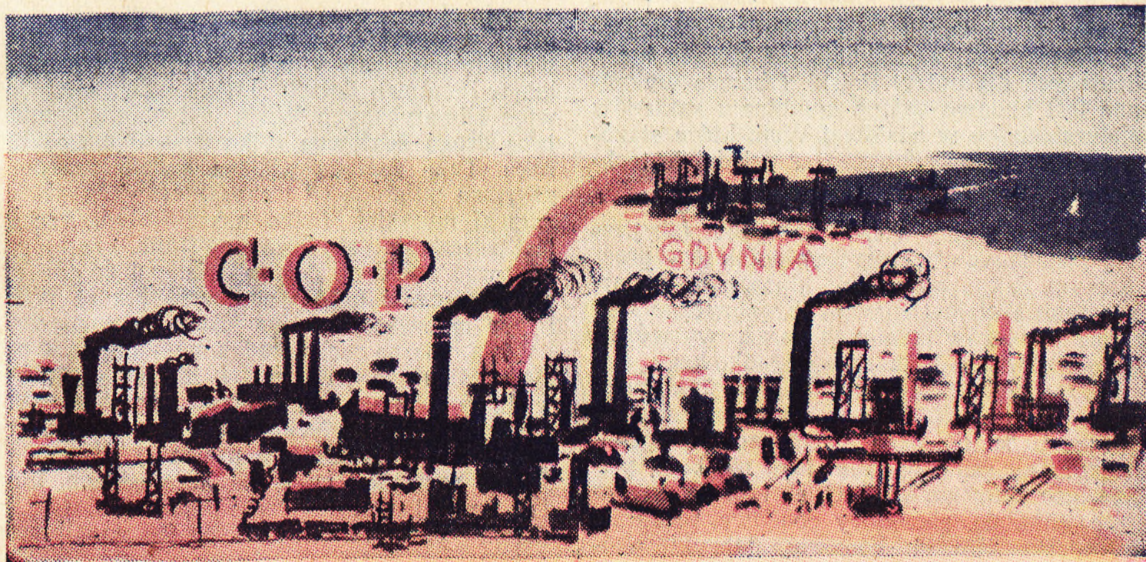
Tak więc trzy województwa złożyły swoją daninę z ziem na rzecz powstania tego błogosławionego obszaru. Można go istotnie nazwać ziemią błogosławioną, ponieważ przyroda hojnie zaopatrzyła w swe skarby ten zakątek. Ma on większość bogactwa, jakie potrzebne są do rozwoju przemysłowego i do zaopatrzenia w żywność ludność, pracującą w fabrykach. A więc: samo Sandomierskie, to ogromny śpichrz zbożowy pszenny. W czasach rozkwitu Polski przedrozbiorowej jeszcze płynęły stąd liczne szkuty, berlinki, galary ładowane złocistym ziarnem pszenicy, która na sinych falach Wiselki była dostarczana do Gdańska i tu ładowana na okręty morskie dla transportu do krajów Europy Zachodniej. Sandomierskie dlatego miewa tak świetne urodzaje, ponieważ posiada wspaniałą glebę z glinki nawianej przez wiatry w czasach przedhistorycznych. Gleba ta, tak zwany les jest widoczna jako gruba popielatej barwy warstwa ziemi, gdy się patrzy na brzegi w korycie rzeki Wisły, jadąc statkiem z Sandomierza do Warszawy.

A znów kielecczyzna, wchodząca w skład obszaru Centralnego Okręgu Przemysłowego — to wielka kopalnia kruszców i surowców mineralnych górniczych. Od dawna znane są tam i eksploatowane kopalnie marmurów, wyłamywanych ze skały sposobem odkrywkowym, kopalnie znakomitego, jako materiał budulcowy piaskowca. Są kopalnie miedzi, choć w mniejszej ilości wydobywanej w Miedzianej Górze pod Kielcami. Są rudy żelazne — teraz w związku ze zwiększonymi poszukiwaniami geologicznymi, znaleziono nowe złoża rud żelaznych na terenie C. O. P. dużo bogatszych w sam mi-

nerał niż rudy dotychczas w Polsce znane. Jest też ołów, dowiercono się obecnie przy próbnych badaniach ziemi do gazu ziemnego, którego obecność nasuwa przypuszczenie bliskości złoży wosku ziemnego i źródeł ropy. Jak widać stąd bogactw jest wbród, brak może i to dający się odczuć na miejscu węgla — tego tak ważnego surowca w hutnictwie przy wytapianiu żelaza i innych metali. I tu znów nasza Wisła może nam pospieszyć z pomocą. Węgiel trzeba do C. O. P. sprowadzać ze Śląska. Inżynierowie zaprojektowali zużytkowanie w tym celu wód Wisły.

Jak wiadomo, Wisła bierze swój początek w pasmie górskim Beskidu śląskiego, jako dwie odnogi Białej i Czarnej Wisełki. Wprawdzie za trudno byłoby bardzo kręte i płytkie na tej przestrzeni łożysko Wisły przystosowywać regulacją do komunikacji, lecz inżynierowie projektują inne wyjście, mianowicie budowę kanału wodnego, równolegle do Wisły, zasilanego wodą z jej koryta. I tym kanałem ze Śląska do C. O. P-u. sprowadzałoby się węgiel dla fabryk i hut. Wprawdzie C. O. P. będzie w bardzo dużej mierze wykorzystywał tak zw. biały węgiel, to jest siłę elektrycznych maszyn z użyciem energii wodnej. W tym celu buduje się zaporę wodną w Rożnowie, aby spiętrzyć wody, a potem odpowiednio turbinami wykorzystać ich siłę spadku lub szybkości i bystrości przepływu. Sam jednak biały węgiel nie wystarczy, trzeba będzie i już jest trzeba węgla czarnego kamiennego. Budowa takiego kanału do transportu węgla ze Śląska do C. O. P. kosztowałaby według przybliżonych obliczeń 165 milionów złotych, ale za to jakże staniałyby koszty przewozu węgla na ten teren; oto gdy dziś przewóz 1 tonny węgla (1000 kg) ze Śląska do C. O. P. kosztuje 12 zł., to po wybudowaniu takiego kanału, cena ta spadłaby o dwie trzecie, bo wtedy koszt przewozu wynosiłby zaledwie 4 zł. Kanał Śląsk — C. O. P. jest koniecznością obronno - gospodarczą, bo zmniejszy koszty koniecznego przeniesienia części przemysłu do C.O.P.

A teraz jaki swój udział do Centralnego Okręgu Przemysłowego wnoszą powiaty województwa lubelskiego oraz krakowskiego i lwowskiego w środkowej Małopolsce. Można ją nazwać śpiżarnią mięsną i tłuszczową dla C. O. P. Tam w największej ilości jest hodowana trzoda chlewna i bydło. Tutaj handlarze zwierzętami rzeźnymi z całej Polski zakupują największe ilości świń i bydła, które rozsyłają na największe rynki krajowe, jak Warszawa, Mysłowice na Śląsku, Kraków. Nie tylko żywe zwierzęta rzeźne wywozi się z tego terenu, lecz duże ilości mięsa i słoniny, ponieważ w tym okręgu znajduje się 5 fabryk przetwórczych, bekoniarń, które duże ilości przerobionego materiału mięsnego wywożą na rynki zagraniczne i odleglejsze krajowe. Na terenie C. O. P. w tej chwili mieszka 5.701.000 mieszkańców. Ilość ich na pewno wzrośnie w ciągu kilku lat do 7 milionów co najmniej. O ile idzie o ilość mieszkańców, to okolice zajęte przez C. O. P. są dość gęsto zaludnione, zwłaszcza środkowa Małopolska, Kieleckie i część powiatów woj. lubelskiego. Mniejsze zaludnienie wykazują tylko krańcowe wschodnie powiaty Lubelszczyzny, jak np. włodawski. W Małopolsce środkowej przeważają drobne karłowate gospodarstwa rolne, na których nie znajdujący zatrudnienia i chleba nadmiar ludzi, wędrował przed wojną w bardzo dużej liczbie do Ameryki, gdzie dziś istnieją liczne kluby emigrantów tych, noszące nazwy jakiejś wsi, miasteczka, lub parafii i zrzeszające wszystkich ludzi, którzy z danej okolicy pochodzili. Dużo wędrowało też do Niemiec na ro-



boty na tak zw. „Sasy". Po wojnie spotykało się całe artele robotników i robotnic ze Środkowej Małopolski w Małopolsce Wschodniej i na Pokuciu, gdzie pracowali po dużych majątkach przy żniwie za umówione wynagrodzenie lub 10-ty albo 12-ty snop zboża. Z Kieleckiego pochodzili robotnicy rolni zwani „bandosami" i „bandoskami". Wędrowali ze chlebem po całej Polsce i po Niemczech, dziś jeszcze wiele dużych majątków pod Warszawą, obsługują kieleccy bandosi. Współczuł serdecznie ich ciężkiemu losowi wielki pisarz polski Żeromski, pisząc: „Słowo o bandosie". Z lubelskiego wędrowali robotnicy do Ameryki Północnej i Południowej — najwięcej do Brazylii, gdzie byli pionierami osadnictwa, trzebiąc odwieczne puszcze interioru. W kraju szli na wschód na urodzajny Wołyń, by tam pracować na kawałek chleba. Dziś robi się na świecie coraz ciaśniej, ścieżki emigracyjne zamykają się, niektóre całkiem na ślepo, inne kratą różnych obostrzeń przepisów immigracyjnych tak, że nielicznym szczęśliwcom udaje się przeniknąć przez te zapory. Może wkrótce jednak, gdy postępująca w bardzo szybkim tempie rozbudowa C. O. P. da ludziom tamtejszym możność pracy, przestanie bandos kielecki kaleczyć bose stopy na ścierniach dalekich rżysk i ugorów, i zraszać potem glebę stron dalekich. — Wtedy stanie przy warsztacie fabrycznym zakładu przemysłowego, co wrósł fundamentami w skałę ziemi jego rodzinnej wioski lub osady. Wiele rąk już zatrudnia budowa urządzeń elektryfikacyjnych, roboty regulacyjne przy obwałowywaniu Wisły, nowobudujące się fabryki oraz powstające przy nich a rosnące jak grzyby po deszczu kolonie robotnicze, urzędnicze. I tak zbudowana została ostatnio duża fabryka celulozy w Niedomicach. W ostatnim roku powstały zakłady przemysłowe w okolicach Mielca, Sądziszowa, Dębicy, Rzeszowa i zatrudniają już tysiące ludzi, pracujących dla potęgi Polski. Obecnie wykańczana jest budowa całego kombinatu zakładów metalurgicznych w Stalowej Woli, które stanowią ostatni wyraz zdobyczy w dziedzinie techniki.

Powstać ma cały szereg zakładów fabrycznych, związanych przemysłem rolniczo - przetwórczym, jak utwardzalnie tłuszczów, olejarnie, rafinerie olejów roślinnych, fabryczne wytwórnie tłuszczów jadalnych oraz wytwórnie tłuszczu kostnego i tłuszczu odpadkowego. Będą one korzystać z dużych ulg najrozmaitszego rodzaju, z których jedną z ważniejszych jest, że przez 10 lat nie będą płacić podatku dochodowego. Tak samo podatku tego nie będą płacić świeżo założone w C. O. P. rzeźnie mechaniczne, chłodnie, elewatory zbożowe, piekarnie mechaniczne, fabryki konserw, fabryki włókiennicze, przedsiębiorstwa wytwarzające sztuczne włókno z mleka, wytwórnie mechaniczne obuwia typu wojskowego oraz magazyny i składy konsygnacyjne surowca przemysłowego o nienaruszalnej wysokości zapasów, ustalonej przez Ministra Przemysłu i Handlu. I ponadto skorzystają z tego wszystkie inne przedsiębiorstwa, które Minister Spraw Wojskowych uzna za szczególnie ważne dla obrony państwa. Bardzo dużą troską rządu jest rozbudowa dobrej komunikacji na terenie C. O. P. — stąd znów ulgi dla przedsiębiorstw komunikacyjnych dla transportu towarów i przewozu osób drogą wodną i lądową na obszarze C. O. P. Wszystkie te ulgi stwierdzone specjalną ustawą o ulgach inwestycyjnych na obszarze Centralnego Okręgu Przemysłowe, ściągnęły i ściągać będą coraz więcej ludzi dzielnych, obrotnych, energicznych, którzy będą wkładać pracę i pieniądze w rozbudowę C. O. P.-u.

Ożywi się żegluga na Wiśle, którą do C. O. P. płynąć będą surowce i materiały, a stamtąd wyroby fabryczne. Ożyje stary port wiślany Kazimierz, obudzą się z drzemki Solec, Zawichost. Zaroi się Wisła od statków, wiozących wyrobu polskich pracowitych dłoni do morza. Oprócz projektowanego kanału w Górę Wisły do Śląska, uzyska jeszcze Wisła drugi kanał, który będzie ją łączył bezpośrednio z Bugiem. Bug opływa częściowo południowo - wschodnią granicę C. O. P-u. Kanał, którym Wisła połączy się z Bugiem będzie zaczynał się na wysokości Małkini, a wpadać będzie do Wisły pod Żeraniem na planowanym terytorium rozbudowy wielkiej Warszawy. Znaczenie więc Wisły jako drogi komunikacyjnej między C. O. P.-em i morzem będzie ogromne. Droga ta może być czynną przez 9 a nawet 10 miesięcy w roku. Wisła zamarza, albo w połowie grudnia najwcześniej, albo przy końcu, a czasem nawet dopiero w początkach stycznia, natomiast zimowe lody puszczają w połowie marca najczęściej lub w ostatnich dniach lutego. Ze względów więc klimatycznych Wisła jest unieruchomiona jako droga żeglowna tylko 2 —3 miesiące w roku. Taka żegluga wiślana będzie znakomitą zaprawą młodych sił i charakterów do wielkiej żeglugi morskiej. Tylko nasza flotylla rzeczna jest jeszcze za mało liczna, za słaba. Trzeba nam budować statki do żeglugi wiślanej do przewozu towarów i ludzi, regulować brzegi Wisły. Prace te częściowo już zostały rozpoczęte. I Wisła, wierna rzeka, będzie nam służyć w pracy codziennym trudzie, jak kiedyś służyła w wielkich dziejowych momentach przełomowych. A wiatr od morza, lecąc nad falami wiernej rzeki zaniesie pozdrowienie prastarej puszczy jodłowej rozsiadłej na ziemi Żeromskiego, która dziś grzmi i tętni odgłosem pracy bandosów, co budują polski Centralny Okręg Przemysłowy.

Feliks Trojan

Ścigacz — najmniejszy okręt bojowy

FLOTA WOJENNA

Specjalna nauka „Historia Wojen", badająca przyczyny, przebieg i rezultat każdej wojny od najdawniejszych czasów po dzień dzisiejszy, uczy, że tylko to państwo, które zwyciężało i na lądzie i na morzu, osiągało korzyść z przeprowadzonej krwawej walki, natomiast państwo, które zwyciężało tylko na lądzie, a na morzu poniosło porażki w rezultacie zawsze przegrywało.

Przykładów można by przytoczyć całą grubą książkę, oto kilka z nich: Wielki Napoleon po swych świetnych zwycięstwach lądowych, w końcu popadł w niewolę, bo jego flota wojenna była dwa razy pobita: pod Abukirem i pod Trafalgarem; Anglia zawsze wygrywa, bo ma najsilniejszą w świecie flotę; Niemcy musieli się poddać pod koniec wojny światowej, bo ich flota nie potrafiła zapewnić krajowi dowozu żywności i surowców; Polska popadła w niewolę, bo właściwie nigdy nie miała, jako państwo, floty wojennej. W chwili bieżącej Italia i Japonia zwyciężają, bo mają b. silne floty wojenne.

Zadaniem floty wojennej jest walczyć i zwyciężyć na morzu, by zapewnić swemu krajowi wolny dostęp do swoich portów, dla własnej i sprzymierzonej floty handlowej, zwożącej z całego świata produkty żywnościowe, surowce, których kraj nie posiada, amunicję i sprzęt wojenny, a wywożącej, jako zapłatę, wytwory i produkty swojego kraju.

Samowystarczalnych krajów nie ma na świecie, każdy czegoś potrzebuje i płaci za to tym, czego ma u siebie nadmiar. To się nazywa handlem, który np. w Polsce w 80 proc. idzie drogą morską. O ile handel podczas pokoju bogaci dany kraj, to podczas wojny stanowi główną podstawę zwycięstwa, najbitniejsze bowiem wojsko bez żywności, broni i amunicji musi w końcu się poddać sytemu i dobrze uzbrojonemu przeciwnikowi.

Wolną aprowizację kraju w najszerszym znaczeniu musi wywalczyć podczas wojny dla swego państwa, zawczasu przygotowana i wyćwiczona silna flota wojenna.

OKRĘTY BOJOWE.

Podstawowymi bojowymi okrętami floty wojennej są liniowce: pancerniki i krążowniki pancerne, uzbrojone w 10 — 12 dział o kalibrze 406 mm. (średnica wylotu lufy), bijących na odległość 32 km. Koszt budowy takich okrętów wynosi do 40 milionów zł. za sztukę. Dalej idą krążowniki ciężkie (opancerzone) wartości około 15 milionów zł.; następnie szybkobieżne krążowniki lekkie i kontrtorpedowce, kosztujące przeciętnie około 10 milionów zł; wreszcie okręty podwodne tej samej, mniej więcej wartości. Pomocniczymi okrętami są stawiacze i poławiacze min, następnie monitory i kanonierki.

Ponieważ państwa biedniejsze nie mogą się zdobyć na budowę wszystkich tych kategoryj b. drogich okrętów, uciekają się przeto do prób zwalczania tych olbrzymów najmniejszym kosztem i najmniejszym ryzykiem żyć ludzkich. Do niedawna sądzono (idea taktyki Italii), że okręty podwodne i wojenne lotnictwo morskie będą skuteczną bronią przeciwko pancernikom, postępy jednak techniki budowy tych ostatnich i rozwój artylerii przeciwlotniczej, skierowały myśl konstruktorów okrętów wojennych na najmniejsze okręciki bojowe, mianowicie na ścigacze.

OPIS, ZADANIE I NAPĘD ŚCIGACZA.

Ścigacz jest właściwie b. szybkobieżną motorówką, o długości ok. 25 m. szerokości ok. 4 m. zanurzeniu ok. 1,5 m. i wyporności [1]) ok. 30 ton, czyli, że jest on zgórą 1000 razy mniejszy od pancernika. Koszt budowy ścigacza tych rozmiarów wynosi ok. 750 tysięcy zł czyli, że jest on ok. 50 razy tańszy od pancernika.

Techniczny Rys. 1. przedstawia ścigacz z trzech stron: z boku, z góry, i z przodu. Litera D oznacza przód, czyli dziobnicę —, R — tył, czyli rufę, K — kil, S — ster. Ścigacz jest zanurzony w wodzie po konstrukcyjną linię wody K. L. W., na głębokości Z, oznaczającej zagłębienie kila K pod powierzchnią linii wody K. L. W.

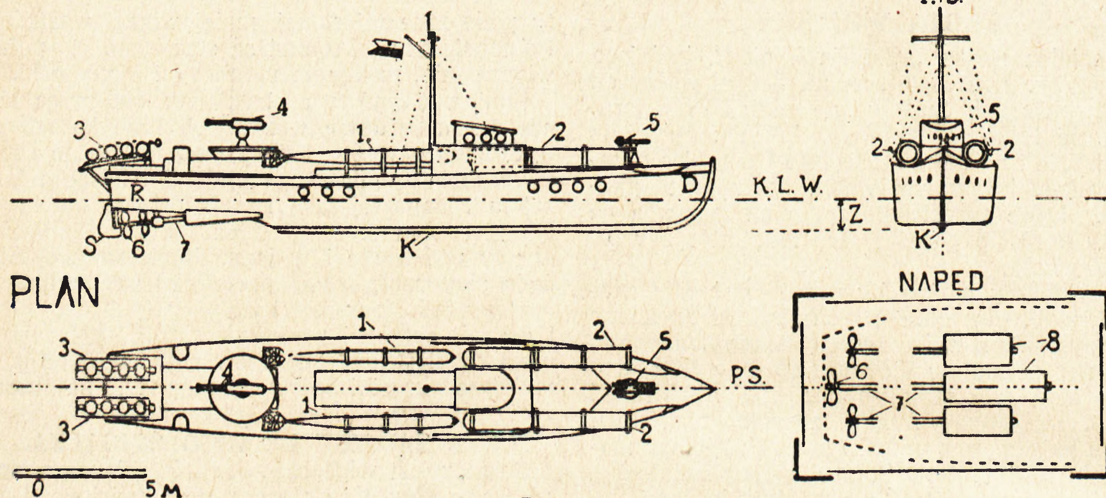
Linia P. S. na planie i przodzie oznacza płaszczyznę średnicową, czyli, że kadłub ścigacza jest jednakowo (symetrycznie) zbudowany po obydwu jej stronach.

Zasadniczym zadaniem ścigacza jest niepostrzeżenie podbiec do pancernika, wypuścić weń torpedę i uciekać przed strzałami jego szybkostrzelnej artylerii obronnej.

Dla skutecznego spełnienia tego zadania, ścigacz musi posiadać następujące cechy konstrukcyjne: możliwą niewidoczność (dzięki małym rozmiarom i niskim burtom), dużą szybkość, zwrotność, duży promień działania (zapas paliwa, smarów, żywności i wody), oraz dobre zalety nawigacyjne (trzymanie się na dużej fali), no i niezawodne w działaniu, możliwie niehałaśliwe, silniki.

Ścigacz jest poruszany przy pomocy silników spalinowych. Przy biegu krążowniczym (w poszukiwaniu nieprzyjaciela), ścigaczowi wystar-

[1]) Wyporność jest miarą okrętów wojennych, przedstawia ona liczbowo: objętość w metrach sześciennych (1000 litrów) podwodnej części okrętu, a tym samym wg. prawa Archimedesa, wagę całego okrętu w tonach wagowych (1000 kg).



Rys. 1.

cza szybkość 20 mil morskich na godz. tj. ok. 37 km., przy biegu zaś pościgowym i podczas ataku, ścigacz musi mieć szybkość do 55 mil morskich na godz. tj. ponad 100 km. Dla rozwijania tych dwóch szybkości ścigacz posiada trzy silniki, przedstawione na Rys. 1 (prawa strona dół rysunku). Silniki są oznaczone cyfrą 8, wały śrubowe cyfrą 7, śruby napędowe cyfrą 6. W biegu krążowniczym pracuje tylko średni silnik, w biegu zaś pościgowym wszystkie trzy o łącznej mocy 3000 koni mechanicznych.

UZBROJENIE — TAKTYKA.

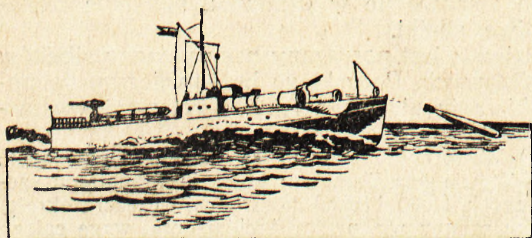
Pełnowartościowy bojowo ścigacz posiada następujące uzbrojenie: (Rys. 1) torpedy o kalibrze 550 mm. **1**, dwie zapasowe i dwie w wyrzutniach torpedowych **2**, kilka bomb głębinowych [2]) **3**, szybkostrzelne działo o kalibrze do 75 mm. **4**, ciężki dwulufowy przeciwlotniczy karabin maszynowy o kalibrze do 13.6 mm. **5**, poza tym aparat do wytwarzania zasłony dymowej, głębinowy aparat podsłuchowy dla określania miejsca zanurzenia okrętów podwodnych i radiotelegraf dla podtrzymywania łączności. Załogę ścigacza stanowi 7 — 10 ludzi.

Taktyka ścigacza, jak już było wspomniane, polega na zaskoczeniu nieprzyjacielskiego okrętu i wypuszczeniu weń torpery.

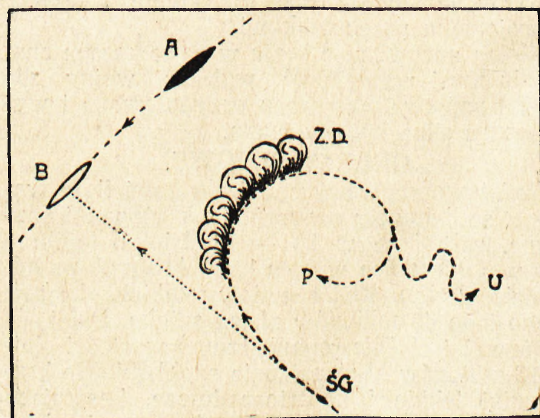
Ścigacz powinien uprawiać ten swój niszczycielski proceder czasem w nocy lub podczas mgły, przy dużej fali, w jasny dzień, mając słońce za sobą, słowem w warunkach, gdy, dzięki małym rozmiarom, niskim burtom i nadbudówkom, staje się prawie niewidoczny dla obserwatorów przeciwnika, pilnie badających morze podczas marszu swego okrętu.

Przykład takiego działania ścigacza jest przedstawiony na Rys. 2. Gdy ścigacz Ś G ujrzy zdala na morzu nieprzyjacielski okręt w punkcie A, to po dokładnym określeniu jego kursu (kierunek ruchu) i szybkości wypuszcza

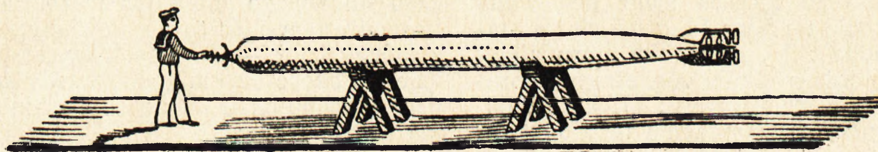
[2]) Bomba głębinowa, zrzucona w morze wybucha, zgodnie z nastawieniem, pod wpływem ciśnienia wody na głębinie, na którą zanurzył się okręt podwodny. Ładunek wybuchowy bomby głębinowej dochodzi do 200 kg wagi.



Rys. 3.



Rys. 2.



Rys. 5.

w kierunku B swoją torpedę, tak nastawioną na szybkość, by na przecięciu obu tych kierunków nastąpiło zderzenie, po czym ostrym zwrotem skręca np. w prawo, ustawia zasłonę dymową Z. D. i albo uchodzi pod jej ochroną zygzakowatym kursem w kierunku U albo, zależnie od animuszu dowódcy, zawraca ponownie w kierunku P, by pod przykryciem swej zasłony dymowej, jeszcze raz torpedować ten sam, lub następny nadpływający na ratunek okręt nieprzyjacielski.

Ścigacz w akcji bojowej wyrzucający torpedę jest przedstawiony na Rys. 3. Po wypuszczeniu torpedy, nawet z bliskiej odległości 2 — 3 km. ścigacz ma duże szanse bezkarnej ucieczki, 1. wskutek zamieszania, jakie wywołuje u przeciwnika widok sunącej w wodzie torpedy, którą szybkim manewrowaniem swego okrętu nieprzyjaciel stara się wyninąć, 2. dzięki szybkości i zwrotności oraz rzucaniu małego ścigacza na fali, co przeciwnikowi utrudnia celowanie, 3. pod przykryciem swej zasłony dymowej.

Poza swoją podstawową bronią—torpedą, ścigacz może atakować i bronić się swoją szybkostrzelną artylerią, zwłaszcza przeciw lżejszym jednostkom lub przeciw atakom lotniczym.

Drugorzędnym zadaniem ścigaczy są: tropienie nieprzyjacielskich okrętów podwodnych i lotnictwa, utrzymywanie łączności, konwojowanie swoich transportowców.

Dla skuteczności bojowego działania, ścigacz nie powinien występować w pojedynkę, lecz grupowo, po 5 — 10 sztuk od razu, tworząc w okół nieprzyjacielskiej eskadry rój, przeciw któremu bardzo trudno się bronić.

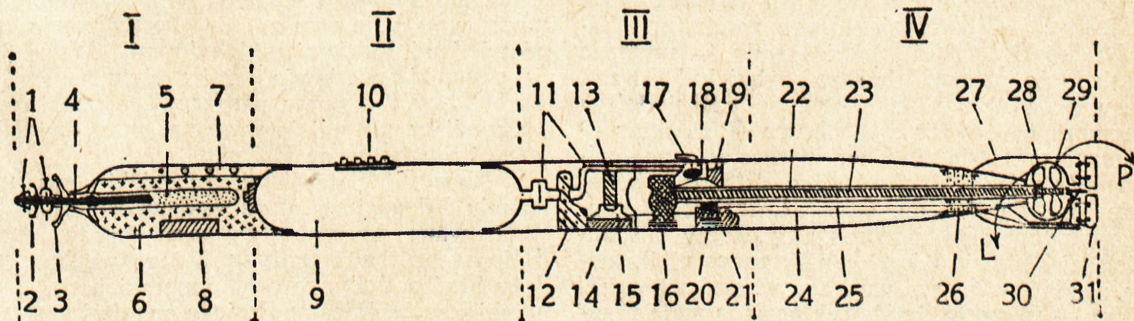
Główna broń ścigacza — torpeda, wymaga szerszego nieco omówienia. Wyrzutnia torpedowa działa przy pomocy sprężonego powietrza, wyrzucając torpedę nastawioną na potrzebny kierunek, szybkość i zagłębienie na kilka metrów przed siebie w morze. Dalej już, tj. do celu, torpeda sunie pod wodą, dzięki własnemu napędowi, jak maleńki automatyczny okręcik podwodny.

Torpeda jest b. skomplikowanym, burzącym narzędziem, ma ona długość do 8 m. kaliber 550 mm. waży ok. 2 tonn, z czego 300 kg przypada na nabój wybuchowy. Rys. 4 przedstawia podłużny przekrój torpedy płaszczyzną średnicową.

Torpedę można podzielić na cztery zasadnicze części: I. **głowa bojowa**, w której mieszczą się: 1. dwa bezpieczniki, wyjmowane przed wypuszczeniem torpedy; 2. wiatraczek odpędzający twarde pływające w wodzie przedmioty; 3. wąsy z b. kruchego materiału, łamiącego się przy zderzeniu torpedy z kadłubem nieprzyjacielskiego okrętu; jest to trzeci bezpiecznik; 4. zderzak, uderzający po zetknięciu się z kadłubem nieprzyjacielskiego okrętu w masę detonującą zapalnika; 5. kapiszon - zapalnik z piorunianem rtęci, dający trzask detonacyjny; 6. nabój wybuchowy trotyl lub melenit, wybuchający wskutek detonacji zapalnika; 7. wydmuchy; 8. ciężar, utrzymujący statecznie torpedę podczas biegu w płaszczyźnie pionowej.

II. **pływnikowa**, w której mieszczą się: 9. zbiornik powietrza sprężonego do 200 atmosfer, dającego energię pędową torpedzie; 10. przyrząd do zaczepiania torpedy w wyrzutni przed jej wypuszczeniem.

III. **mechaniczna**, w której mieszczą się: 11. przepust powietrzny do silnika; 12. podgrzewacz, wzmacniający prężność skompresowanego powietrza; 13. przyrząd głębokości, według



Rys. 4.

nastawienia którego torpeda sunie pod wodą na głębokości od 3 do 5 m; 14. drugi ciężar stateczności pionowej; 15. maszynka steru głębinowego; 16. główny silnik powietrzny, poruszający wszystkie mechanizmy; 17. kurek, odchylający się przy wypuszczeniu torpedy i otwierający; 18. zawór powietrzny, skutkiem czego wszystkie mechanizmy zaczynają działać; 19. przyrząd odległości, tak nastawiony, by torpeda po przebyciu z góry określonej drogi w razie chybienia utonęła i przestała być szkodliwą; 20. przyrząd „Obri", utrzymujący torpedę przez oddziaływanie na stery, w kierunku, w którym została wypuszczona; 21. maszynka sterów kierunkowych.

IV. **ogonowa,** na którą składają się: 22. śrubowy wał lewopędny; 23. śrubowy wał prawopędny; 24. ciągnik sterów głębinowych; 25. ciągnik sterów kierunkowych; 26. dławikowe uszczelniacze; 27. pletwa ogonowa; 28. napędowa śruba lewoobrotowa; 29. napędowa śruba prawoobrotowa, (obie śruby obracając się jednocześnie w dwóch przeciwnych kierunkach dają prosty pęd torpedzie, kasują bowiem zboczenie czyli deriwację); 30. pletwa steru głębinowego; 31. pletwy sterów kierunkowych.

Z okrętu nadwodnego torpedować można z odległości ok. 13 km., nadając torpedzie szybkość 50 km na godz., wtedy torpeda będzie w ruchu ok. 15 minut (na tyle bowiem starczy zapasu sprężonego powietrza w zbiorniku), okręty podwodne i ścigacze powinny torpedować z odległości 2 — 3 kilometrów, nadając torpedzie szybkość 80 km/godz., wtedy torpeda będzie w ruchu ok. 2 minut, co znacznie zwiększa możliwość trafienia.

Koszt wyżej opisanej torpedy wskutek jej bardzo skomplikowanych mechanizmów, wynosi ok. 120 tysięcy zł.

Stosunek wielkości torpedy do normalnego wzrostu człowieka jest zobrazowany na Rys. 5.

W ścigacze zaopatrują się obecnie wszystkie wojenne floty całego świata.

Polska flota wojenna, jako jeszcze słaba, tym bardziej powinna mieć wzmożoną swoją moc bojową tymi niekosztownymi okrętami.

Nasze ścigacze mają być pobudowane ze składek zbieranych przez Fundusz Obrony Morskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej, mianowicie, każdy z jej 18 okręgów ma ufundować jeden ścigacz.

Bodźcem do ofiarności społecznej powinny być: zrozumienie potrzeby obrony dróg wodnych podczas wojny i zapewnienie, że ścigacze będą pobudowane na polskiej stoczni, z polskich materiałów i przez polskich wykonawców, dzięki czemu polskie pieniądze nie pójdą po za granicę kraju, a choć częściowo zasilą polski lud bezrobotny.

INŻ. A. PAULY

Floty wojenne państw bałtyckich

Ze względu na coraz większe zainteresowanie się społeczeństwa polskiego naszymi sąsiadami z nad Bałtyku, co znajduje wyraz w naszych stosunkach dyplomatycznych i handlowych z tymi krajami, — nie zawadzi bliższe zapoznanie się ze stanem morskich sił zbrojnych państw bałtyckich.

Szereg czynników geograficznych i klimatycznych wywierają swój wpływ na skład taktyczny floty wojennej każdego z państw. Najważniejsze z pośród nich to następujące:

Bałtyk jest morzem kształtu wydłużonego. Wąskość i długość niektórych zatok (np. Fińskiej lub Botnickiej), jak i cieśnin — wymaga posiadania jednostek bardzo szybkich. Fakt zaś, że w północno - wschodniej swej części Bałtyk zamarza na pewien stosunkowo długi okres — zmusza w czasie zimy do zaprzestania posługiwania się lekkimi okrętami o delikatnej budowie kadłuba (jak np. ścigacze, torpedowce, okręty podwodne), podczas gdy okręty o solidniejszej budowie (krążowniki, pancerniki), mogą działać w morzu nawet w warunkach ostrej zimy. — **Mimo to, że Bałtyk posiada małą przeciętną głębokość w stosunku do innych mórz** (średnia jego głębokość wynosi 63 metry), **może on być teatrem działań flot o bardzo silnych i wielkich jednostkach.**

Podczas wojny światowej floty wojenne Niemiec i Rosji, operujące na tym morzu składały się ze wszystkich rodzajów okrętów wojennych nie wyłączając nadpancerników (dreadnoughtów), mających zagłębinie do 10,6 metra. Stosunkowo niewielka głębokość Bałtyku zezwala no szerokie stosowanie min zagrodowych, a mała głębokość w niektórych częściach morza ogranicza lub krępuje działanie okrętów podwodnych, względnie zmusza do posługiwania się niewielkimi łodziami podwodnymi. Wszystkie te czynniki wywierają swój wpływ na sposób rozbudowy flot przez poszczególne państwa.

Zajmijmy się najpierw siłami morskimi Niemiec i Sowietów na Bałtyku.

I. Niemcy. Flota niemiecka dzięki posiadaniu kanału Kilońskiego może być w całości skoncentrowana dowolnie bądź w bazach Morza Północnego, bądź Bałtyku. Z tego względu należy brać pod uwagę całość morskich sił zbrojnych Trzeciej Rzeszy. Posiada ona dziś w swym składzie jednostki budowy powojennej. A więc:

2 pancerniki po 26.000 ton każdy i o szybkości 30 węzłów, 3 mniejsze pancerniki po 10.000 ton i szybkości 26 węzłów. Dalej 2 krążowniki ciężkie po 10.000 ton i szybkości 33 w., 6 krążowników po 6.000 ton i szybkości 29 i 33 w., 16 kontrtorpedowców po 1625 ton o szybkości 40 węzłów, 12 torpedowców po 800 ton i 35 w., 10 eskortowców po 600 t. i 28 w., 25 dużych ścigaczy torpedowych po 62 t. i 36 w., oraz około 60 okrętów podwodnych w 3-ch zasadniczych typach: 250 ton, 500 ton i 740 ton. Małe okręty podwodne dostosowane są do pływania we względnie płytkich wodach. Poza tym cały szereg wartościowych nowoczesnych okrętów pomocniczych, jak trawlerów, okrętów warsztatowych, okrętów szkolnych, transportowców itp.

W budowie znajdują się ponadto 2 nadpancerniki po 35.000 ton, uzbrojone w działa 380 mm., tj. 15 calowe; 2 lotniskowce po 19.500 ton; 3 krążowniki po 10.000 ton i 2 po 7.000 ton; 6 kontrtorpedowców po 1810 ton, 18 torpedowców po 600 ton, 24 trawlery po 600 ton oraz duża ilość okrętów podwodnych i ścigaczy. **Wszystko to razem stwarza niezmiernie harmonijną, taktycznie pełnowartościową flotę zdolną operować nie tylko w różnych częściach morza bałtyckiego i we wszystkich porach roku, ale także na Morzu Północnym i na wodach oceanu.** Największym plusem tej floty jest jej całkowita nowoczesność, seryjnie wykonane okręty i świetne tradycje z wojny światowej.

II. **Sowiety.** Drugą z kolei potęgą morską na Bałtyku są Sowiety. Dysponują one flotą zestarzałą. Nie posiada ona większych zespołów w zakresie pancerników i krążowników. **Jest to flota, która absolutnie — w dzisiejszym swym stanie — nie jest zdolna mierzyć się z siłami, jakie posiada Trzecia Rzesza. Jednakże dla pozostałych państw bałtyckich, a więc także i dla Szwecji, Polski i Finlandii — siły morskie Sowietów stanowią poważną groźbę.** Flota ta składa się na Bałtyku z następujących jednostek: 2 stare pancerniki budowy 1911 roku po 23.600 ton, 1 krążownik ciężki, budowy 1936 roku 8.000 t. i 33 węzłów, 1 krążownik lekki budowy tegoż roku o wyporności 3.500 ton i szybkości 25 węzłów, a poza tym 1 stary krążownik 5.600 t. z roku 1900. Co się tyczy jednostek lekkich sprawa przedstawia się lepiej. Sowiety mają kilka (wg. niesprawdzonych danych — 11 sztuk) kontrtorpedowców typu „Leningrad", budowy 1935-38 rok o wyporności 2.900 ton i szybkości 35 węzłów oraz 12 kontrtorpedowców budowy lat 1911-1917 o wyporności 1150—1400 ton przy szybkości 28—32 węzły. Torpedowców nowoczesnych jest 10 o wyporności 700 ton i szybkości 29 w., poza tym kilka przedwojennej budowy. Silną broń stanowią ścigacze torpedowe, których jest około 60, poza tym **okręty podwodne. Dzielą się one na 4 kategorie po 200, 600, 900 i 1400 ton. Powojennej budowy jest ich 65 sztuk** oraz kilka starszego typu z okresu wojny światowej.

Jest również 6 nowoczesnych traulerów po 500 ton i 18 węzłach szybkości. Wreszcie szereg starszych okrętów pomocniczych uzupełniają skład floty sowieckiej.

Rewolucja i późniejsze ciągłe zmiany powstrzymały rozbudowę floty i zdezorganizowały życie normalne. **Dopiero ostatnio władze sowieckie uznały za konieczne przystąpić do realizacji programu rozbudowy siły zbrojnej na morzu.** Została rozpoczęta budowa jednego nadpancernika o wyporności 35.000 ton i 3-ch krążowników ciężkich po 8.000 ton. W projekcie jest budowa dalszych 2-ch takich samych pancerników i 3-ch krążowników. Również znajdują się na stoczniach w budowie 2 lotniskowce. **Trzeba pamiętać jednak, że sowieckie budownictwo okrętowe ma b. powolne tempo, to też na kiedy program ten zostanie zrealizowany — trudno jest przewidzieć.**

Jak z tego pobieżnego zestawienia wynika flota sowiecka silną jest w zakresie broni podwodnej (okręty podwodne, ścigacze, kontr-torpedowce). Natomiast **większych okrętów zdolnych do poważnej walki artyleryjskiej jest niedużo.** Dwa nadpancerniki posiadają działa 305 mm (12"), ustępujące znacznie nowoczesnym niemieckim działom nawet mniejszego kalibru 280 mm. (11"), a ciężki krążownik „Kirow" 8.000 t. uzbrojony jest tylko w 4 działa 180 mm (7"), zaś lekki krążownik „Marti" posiada tylko 4 działa 130 mm. (5"). Kontrtorpedowce typu „Leningrad" również nie posiadają silnego uzbrojenia artyleryjskiego, bo tylko 5 dział 130 mm, podczas gdy nasze kontrtorpedowce typu „Grom" o 800 ton mniejsze mają 7 dział 120 mm.

Zatoka fińska z główną bazą floty sowieckiej Kronsztadem silnie zamarza na dłuższy okres czasu. Działanie lekkich jednostek w tych warunkach ustaje w okresie od połowy listopada do połowy kwietnia, czyli na 5 miesięcy.

Pływanie bowiem okrętów podwodnych w stanie zanurzenia przy zamarzniętym morzu jest niemożliwe. Poza tym lód nie zezwala na użycie głównej broni wszystkich lekkich okrętów, jakimi są torpedy i miny. Z tych względów, jak również pragnąc zabezpieczyć od Zachodu swą Północną drogę morską wokół wybrzeży Azji — **Sowiety rozbudowały obecnie swe bazy morskie na wybrzeżu Północnego Oceanu Lodowatego w Murmańsku i Polarnoje** oraz połączyły Białe Morze kanałem imienia Stalina z jeziorem Ładoga i zatoką Fińską, co umożliwia przerzucanie lżejszych okrętów z Bałtyku na Ocean Północny. **Stan ten wytworzył duże niebezpieczeństwo dla Finlandii i Norwegii.** O tym następnym razem, gdy będziemy omawiali floty wojenne pozostałych państw bałtyckich i Norwegii.

Mgr. B. Krzywiec

Franek z „Wisły"

Franek był dzieckiem Wisły. Na Wiśle się urodził, na niej też rósł i wychowywał się — bowiem ojciec jego, współwłaściciel dużej, 300 tonowej berlinki na rzece całe swe życie spędzał, mieszkając w pokoiku z kuchenką, znajdującym się na rufie berlinki.

Pierwsze swe kroki pod opieką pani Walentowej, matki czułej a swarliwej, której głos od rana do wieczora rozlegał się od brzegu do brzegu, a jak pan Walenty nieraz w złości twierdził — od Baraniej Góry do Gdańska — stawiał Franek na chwiejnym pokładzie berlinki, nurt Wisły szemrał mu przedziwne opowieści a wiatr nucił kołysanki.

Toteż znał Franek Wisłę na wylot. I rozmiłowany w niej był okrutnie. Gdy ojciec nieraz klął brzydko rzekę, że to nieuregulowana, że więcej w niej łach piaszczystych niż wody, że kręci się jak pies ogonem — Franek nijak się z tym pogodzić nie mógł. Taka piękna rzeka, taka kochana, a ojciec tak się na nią źli.

Pani Walentowa też miała swoisty pogląd na rzekę i życie na niej. Bo to kupić niczego nie można, jarzyny i inny prowiant zawsze kupować trzeba na zapas, mleko świeże, to tylko gdy są w jakiejś przystani można pić, bo na Wiśle krowy się nie pasą, a najgorzej to się martwiła o edukację Franka. Do szkoły trza go będzie posłać, czyli w jakimś mieście na stałe samego zostawić. I koszt to nie mały, a i bachora przykro z krypy się zbywać.

Najmniej zmartwień z tego powou miał Franek. Na razie inną pobierał edukację, z innej księgi uczył się czytać — była nią błękitna, wiecznie ruchliwa, wiecznie żywa Wisła. Z ojcem sobie gwarzyli, stary wszystko małemu tłumaczył, a ten w lot każde słowo chwytał. Pojętny był bestia nad podziw. Pod płową czupryną, która mu przesłaniała piegami pokryte czoło, skrzyły się małe, błękitne oczki, w których utrwalały się wszystkie wskazania ojca: kolor wody na głębinie, barwy piaszczystej płycizny (tak brzydko przez ojca zawsze przeklinanej), szypoty, przemiały, „główki" daleko od brzegu w nurt wysunięte...

I pociecha rychło z Franka była. Gdy Walenty na rufie przy sterze strażował, Franek na dziobie tkwiąc, wykrzykiwał cienkim, piskliwym głosikiem swoje spostrzeżenia, według których stary sterował. A Franek się nie mylił. Jego oczom Walenty więcej ufał niż swoim. Z czasem, gdy Franek mógł już udźwignąć długą, cienką żerdź do pomiaru głębokości nurtu, pożytek z niego był taki, jak z dorosłego człowieka.

Którejś zimy, gdy mróz skuł lodem rzekę, a berlinka stała w porcie, Franek poszedł do szkoły.

Ciężko mu to przyszło. Tęsknił do ruchu, do wiatru, do słońca — tęsknił do Wisły.

Ale gdy tylko na rzece ruszyły lody, ruszył ze swą berlinką Walenty, a z nim i Franek. Odtąd już tak będzie co roku: edukacja na lądzie, w szkole trwać będzie tak długo, jak długo lód na rzece. Gdy lody tajały, radowało się Frankowe serce.

Któregoś dnia, po powrocie ze szkoły Franek zniknął w czeluściach dziobowej komory, z której po chwili wyszedł z blaszanką farby i pędzlem. Berlinka dotychczas nie miała nijakiej nazwy — Walentemu bowiem wystarczał numer rejestracyjny, nakazany przez władze. Teraz krypa otrzyma nazwę. Jaką? — Co do tego, Franek nie miał wątpliwości: jego berlinka mogła mieć tylko jedną nazwę: „Wisła".



Wstał o świcie, cichaczem i pięknie na lewej i prawej burcie na dziobie napis ów wymalował. A gdy wszystko było gotowe, do Walentego powiada: tata, jak się tacie podoba nasza „Wisła". Walenty spojrzał z troską na Franka, któremu się widać w tej szkole coś w głowie zamąciło. Wisła? jak mi się podoba? Coś ty Franek — zdurniał?! Franek widząc, że ojciec nic nie rozumie, ściągnął go na brzeg, z którego widać było piękny na burcie napis: „Wisła".

Wprawdzie litera „s" była wymalowana w niewłaściwy sposób, ale przecież czy Wisła ma zakręt w lewo czy w prawo, to wszystko jedno — a „s" nie jest ważniejsze od rzeki.

Walenty był dumny z tej literacko-malarskiej pracy Franka. Że też jemu nie przyszło prędzej do głowy, żeby nazwę jakowąś dać berlince.

* * *

Któregoś dnia płynęła „Wisła" Wisłą, słońce przygrzewało, bo był to sierpień, Franek stał z żerdzią na dziobie. Walenty sterował, a Walentowa prała bieliznę. Dwaj wynajęci pomocnicy zajęci byli jakąś inną pracą.

Żegluga była trudna. Stan wody bardzo niski, nurt chodził od brzegu do brzegu, szukając głę- między mieliznami.

Franek wypatrywał jak mógł nurtu, ale i najlepsze oczy go nie wypatrzą, gdy zamiast wody jest piach.

Walenty klął. I Franek go rozumiał. Oto Wisła szeroko w tym miejscu rozlana — z dala już widać jakichś chłopców, brodzących tam, gdzie nurt powinien być najgłębszy.

Tata! — krzyczy Franek — stoimy!

Charakterystyczny szmer — tarcie poszycia berlinki o dno, o piach — prąd pomyka po mieliźnie a berlinka zwalnia, zwalnia... stoi! Prąd wykręcił ją bokiem. Przelewa się bulgocąc przez wiązania steru, o dziób ocierając się, szemrze...

Walenty otarł wierzchem dłoni pot z czoła. Można tak stać tydzień i dwa. Franek milczał. Nie jego to oczy zawiniły — przejścia nigdzie lepszego nie ma. A jednak czuł się winny — za nią, za Wisłę... za swoją rzekę.

Kąpiący się chłopcy z wrzawą i bryzganiem wodą otoczyli berlinkę. To harcerze — mają obóz opodal. Chcieli pomagać, przepchnąć berlinkę, ale któż uradzi po piachu taki ciężar przepchnąć.

Trzeba czekać na przybór wody. Na deszcz. A na niebie ani chmurki.

Chłopcy wgramolili się hurmem na berlinkę — zły był Walenty, ale że się z troską i szczerze wypytywali o żeglugę i widać było, że radziby pomóc, więc z berlinki ich nie wyganiał.

Kilku z nich otoczyło Franka — był ich rówieśnikiem — poczęli go o wszystko wypytywać. Imponował im — był jak ptak, jak mewa — żyjący na wolności, w słońcu i wietrze, pobratany z wodą — prawdziwy syn słońca, dziecko Wisły. Ale widzieli jego braki — źle się wyrażał, szybki w pracy, spostrzegawczy jak sokół, w wyrażaniu swych myśli jakiś nieruchawy, nieśmiały. Niemniej jednak przypadli sobie nawzajem do gustu.

Wieczorem ,po zachodzie słońca, na brzegu rozległy się chórem młode, dźwięczne głosy, a płomień ogniska buchał wysoko w górę. Blask jego złocił pnie nadbrzeżnych sosen, na wodzie migocący, świetlisty kładł pomost.

Berlinka tkwiła na miejscu.

Naraz rozległ się jakiś koło niej chlupot. To dwaj harcerze przyjechali kajakiem zapraszać Franka do ich wieczornego ogniska, a i starych też, jeśli raczą. Odpłynęli.

Walenty namówić się nie dał, ale Franka puścił.

Z początku nieswojo czuł się Franek. Pięćdziesięciu chłopców, a on jeden obcy... Płyną pieśni jedna po drugiej... ale gdy poczęli śpiewać: „Hej ty Wisło, modra rzeko"... roztajało serce Franka, jak te lody na wiosnę.

Oni też Wisłę miłują — myślał...

Śpiew ustał. Drużynowy — najstarszy spośród chłopców—zwrócił się do Franka ze słowami: A może teraz ty, Franku, opowiesz nam coś o sobie, o swym pływaniu po świecie, o Wiśle...

Franek był onieśmielony — w ogóle mało zawsze mówił, a przy tak licznym audytorium, to i Walentemu nie raźno byłoby głos zabrać — ale on o Wiśle miał mówić — o rzece!

Franek przemówił. Jo — Wisła, fajna rzeka. Zaczyna się kajsi w górach a kończy się w morzu. Ja jo znam. Morze też widziałem. Jak świętojańskie wody wzbierą, to wielgachna, żeby okręty nieść mogła... Franek się rozgadał — z początku nieudolnie, ale potem coraz płynniej, coraz lepiej. Nie widział tego blasku, który miał w oczach, nie słyszał swoich słów prostych ale porywających — lecz inni to widzieli.



Franek rósł w ich oczach na jakiegoś niezwykłego bohatera— i chociaż to, co mówił, wiedzieli z książek, z nauki geografii i przyrody, wydawało się im nowe, nieznane, niezwykłe — miało urok świeżości, bezpośredniości.

Bo Franek o Wiśle się nie uczył. On ją przeżył. Była mu domem i szkołą — pracą i wypoczynkiem — jej się zwierzał ze swych chłopięcych kłopotów i radości. To była „jego“ rzeka i on był „jej“.

Od tego wieczoru Franek zadomowił się w obozie, a chłopcy na berlince.

Już i Walenty przychodził na ognisko wieczorem, a raz nawet pani Walentowa przyszła. Złote to były chłopaki, i chętnie by się z nimi dłużej żyło, gdyby nie troska, że czas drogocenny się traci na czekanie.

A tymczasem — w obozie zapadła znamienna uchwała: drużyna postanowiła zaopiekować się Frankiem i jego edukacją. Zostanie harcerzem, członkiem ich drużyny i będzie się uczył na ich koszt i z ich pomocą. Drużynowy podjął się załatwić tę sprawę z panem Walentym.

Długo trwała ich rozmowa. Pan Walenty rad był syna kształcić, ale nie rad był tracić dobrego pomocnika w pracy, a poza tym obawiał się kosztów edukacji. Dopiero zapewnienie, że syn jego nie będzie mu ciężarem, że oni będą się troszczyć o pieniądze, sprawiło, że się zgodził.

Któregoś dnia, gdy przyszła fala wody z deszczów, które w górze Wisły spadły, berlinka ruszyła. Zrazu wolno, wolniuteńko, zachybotała się, zaszurała dnem po piasku, a potem ruszyła.

Na brzegu gromada pięćdziesięciu chłopców z całych sił, radośnie krzyczała hurra! hurra!... płynie, płynie!... Jeden tylko najmłodszy harcerz milczał. Łzy mu cisnęły się do oczu, dławiły w gardle. To Franek. Został na brzegu. Po raz pierwszy „Wisła“ rusza bez niego. Na dziobie, z żerdzią w ręku stoi głupi, zezowaty Jasiek, nie on, bystrooki Franek. Pani Walentowa fartuchem ociera oczy. Zostawiła przecie dziecko na brzegu, ku któremu poczuła naraz wielką miłość.

Tylko pan Walenty na brzeg nie patrzył. Miał ważniejsze sprawy. Sterował.

Mijały lata. Franek wyrósł na dużego chłopca, a że uczył się dobrze, więc ani rodzice, ani opiekująca się nim drużyna nie mieli z nim kłopotów. Marzeniem jego były dalsze studia na politechnice. Wprawdzie dawne czasy pracy na Wiśle straciły swą wyrazistość, lecz pamiętał dobrze skąd wyszedł—i wiedział, że tam powróci.

Marzenia jego ziściły się. Dzięki poparciu szkoły, a przede wszystkim dzięki własnej pracowitości i zdolnościom, otrzymał stypendium i po maturze rozpoczął studia na politechnice, na wydziale wodnym.

Aż kiedyś, po latach, nadszedł dzień, kiedy na berlince o starym, zatartym, niewprawną ręką malowanym napisie: „Wisła“ obok osiwiałego już pana Walentego, stanął młody inżynier Franciszek Radecki. Przed nimi błękitną wstęgą wiła się królewska rzeka Wisła. Łachy na niej i mielizny jak dawniej.

Oto praca dla mnie — mówił dawny „Franek z „Wisły“ — nie zastąpię was ojcze przy sterze berlinki — trzeba wszystkim utorować drogę. Trzeba całą Wisłę uspławnić, uregulować. Piękna ona, gdy tak dziko sobie płynie, ale trzeba z niej zrobić spławny, wodny gościniec, od gór aż do morza na chwałę Polski, a na pożytek ludziom.

Nie łatwa to praca — ale któż ma się jej podjąć, jeśli nie ci, którym ta rzeka jest najbliższa, na której wzrośli, którym chleb codzienny daje.

Młody inżynier zamilkł. Milczał i pan Walenty. W myślach ważyli ogrom pracy, trud przeogromny i późniejszy pożytek.

A wokół szumiał, bulgotał nurt, niosła ich ku morzu ogromna, potoczysta, wezbrana rzeka...

B. M.

ROCZNIK MORSKI I KOLONIALNY

Nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej wyszedł niedawno z druku **„Rocznik Morski i Kolonialny 1938“**, praca zbiorowa pod redakcją dr Józefa Czekalskiego, Kazimierza Jeziorańskiego i Janusza Lewandowskiego. 450-cio stronicowa książeczka zawiera obfity materiał informacyjno-statystyczny, zebrany bardzo starannie i niezwykle przejrzyście ułożony. „Rocznik“ zapełnia dotkliwą lukę w naszym piśmiennictwie o sprawach morskich i kolonialnych, zwłaszcza że jest zredagowany znakomicie. Wnioski, w jakie są zaopatrzone ważniejsze zestawienia liczbowe, udostępniają „Rocznik“ szerszym warstwom społecznym, interesującym się nie tylko zagadnieniem rozwoju portów polskich, naszego handlu morskiego i sprawami emigracji i kolonij, lecz i całokształtem polskiego życia gospodarczego. Już same tytuły działów wyraźnie świadczą o zakresie treści „Rocznika“: „Port i miasto Gdynia“, „Port Gdański“, „Polski handel zamorski“, „Handel zagraniczny przez Gdynię i Gdańsk“, „Transport morski“, „Polskie rybołówstwo morskie“, „Drogi wodne i żegluga śródlądowa w Polsce“, „Marynarka wojenna“, „Zagadnienie ludnościowe w Polsce na tle światowym“, „Polski problem emigracyjny na tle międzynarodowym“, „Zagadnienie uprzemysłowienia“, „Potrzeby surowcowe Polski — Kolonie jako źródło surowców“, „Handel kolonialny — Kolonie jako rynki zbytu“, „Polskie ustawodawstwo morskie“. Treść tomu uzupełnia wyszczególnienie traktatów i konwencyj dwustronnych zawartych przez Polskę oraz międzynarodowych, zwięzły zarys całokształtu działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej, wreszcie informacje o szkołach morskich i z zakresu morsko-kolonialnego oraz o wydawnictwach periodycznych poświęconych

sprawom morskim, kolonialnym i emigracyjnym.

Z zestawienia danych statystycznych wynikają wnioski: i pocieszające — bo świadczą o dużym rozwoju naszych portów, naszych linij okrętowych, rybołówstwa morskiego, marynarki wojennej, i mniej radosne — gdyż uprzytamniają ogrom pracy, jaką musimy wykonać, ażeby się znaleźć na odpowiednim poziomie wśród innych europejskich państw morskich.

Z działu o zagadnieniu ludnościowym w Polsce na tle światowym wynika, iż Polska posiada duży przyrost ludności i jest jednocześnie krajem przeludnionym o dużej jednocześnie dysproporcji między zaludnieniem wsi i miast. Ujemnym skutkom gospodarczym, płynącym z tego faktu, nie można zaradzić drogą wzmożenia emigracji — ze względu na pozbawienie kraju najczynniejszego częstokroć elementu ludzkiego, potrzebnego w kraju i ze względu gospodarczego, i ze względu na obronność. Działy o emigracji, o koloniach, o surowcach oraz o uprzemysłowieniu wyraźnie sugerują, iż najlepszym rozwiązaniem problemu przeludnienia jest stworzenie takich warunków wewnątrz kraju, aby problem przeludnienia został rozwiązany drogą uprzemysłowienia kraju, a z drugiej strony, aby nadwyżki ludzkie były kierowane na takie obszary poza krajem, gdzie praca tych nadwyżek byłaby zużytkowana z korzyścią dla Państwa Polskiego, nie zaś dla państw obcych, co się zwykle dzieje wskutek dotychczasowego wychodźtwa z Polski. Zatem rozwiązanie zagadnienia kolonij dla Polski dałoby należyte zużytkowanie pracy nadwyżki ludnościowej oraz zaopatrzyłoby w surowce przemysł polski.

„Rocznik Morski i Kolonialny", dzięki swej przejrzystości i zdrowej sugestii w układzie, musi się znaleźć nie tylko w rękach ludzi interesujących się całym kompleksem spraw związanych z naszym wybrzeżem morskim, lecz i w rękach tych wszystkich, komu cała nasza gospodarka ogólnonarodowa na sercu leży. Zwłaszcza że i cena „Rocznika" — 1 zł — jest przystępna i szata graficzna bez zarzutu.

F. Zahora.

Z kraju i ze świata

Rekordowe cyfry obrotów towarowych portów polskich. Miesiąc lipiec r. b. zaznaczył się rekordowymi cyframi obrotów towarowych, jakie osiągnęła zarówno Gdynia, jak i Gdańsk, a mianowicie w miesiącu tym ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 881.020.4 ton, czyli w porównaniu z lipcem r. ub. wzrosły o 85.886.6 ton, obroty zaś portu gdańskiego wyniosły 706.682 ton, czyli w porównaniu z lipcem r. ub. wzrosły o 60.309 ton.

Podróże min. J. Becka. W lipcu r. b. min. Beck złożył oficjalną wizytę w Rydze, a następnie w Oslo. Podróże te, będące niejako zamknięciem szeregu wizyt, złożonych w ostatnim czasie przez polskiego ministra spraw zagranicznych w państwach skandynawskich i bałtyckich, są bardzo charakterystyczne, gdyż świadczą o dążeniu Polski z jednej strony do utworzenia współpracy z państwami bezpośrednio zainteresowanymi w utrzymaniu równowagi nad Bałtykiem, z drugiej do nawiązania bliższego kontaktu z państwami bałtyckimi, które od szeregu lat prowadzą politykę zdecydowanie pokojową. Serdeczne przyjęcie, jakie zgotowały min. Beckowi Ryga i Oslo, podobnie, jak i poprzednio odwiedzane stolice państw bałtyckich i skandynawskich, wykazują ponadto, że rola Polski w życiu międzynarodowym jest coraz bardziej doceniana.

Jeżeli chodzi o państwa bałtyckie, to niewątpliwie współpracę z nimi ułatwi obecnie unormowanie naszych stosunków z Litwą, które zacieśniają się z każdym miesiącem.

Ostatnio właśnie nawiązane zostały bezpośrednie rokowania, które mają ustalić podstawy przyszłych stosunków gospodarczych i handlowych między obu krajami.

Zagadnienie surowcowe niezmiernie doniosłe zarówno dla uprzemysłowienia kraju w czasie pokoju, jak i podniesienia jego obronności na wypadek wojny, zajmuje ostatnio dużo czynników miarodajnych. Między innymi sprawą tą zajmował się w dniu 8 lipca r. b. Komitet Obrony Rzeczypospolitej, który zwołał w zastępstwie Pana Prezydenta, Marszałek Edward Śmigły Rydz, a następnie w dniu 22 lipca odbyło się posiedzenie Rady Ministrów, poświęcone organizacji prac w zakresie polityki i gospodarki surowcowej. Na posiedzeniu tym, opierając się na uchwale Komitetu Obrony Rzeczypospolitej, ustalono, że sprawy surowcowe przydzielone zostaną Ministrowi Przemysłu i Handlu, który opracuje program w tej dziedzinie i dbać będzie o jego realizację przez inne działy zarządu państwowego, działając w odniesieniu do surowców pochodzenia roślinnego i zwierzęcego w porozumieniu z Min. Rolnictwa i Reform Rolnych. Na mocy tej uchwały stworzone zostało w Min. Przemysłu i Handlu specjalne Biuro Surowcowe.

Zajścia na granicy Mandżursko - Sowieckiej. W lipcu r. b. doszło do nieporozumienia między

Japonią a Sowietami, które groziło możliwością rozpętania się większej burzy. Oto sowiecki oddział wojskowy zajął obszar Czang - Ku - Feng, wchodzący w skład Mandżukuo. Japonia, pod której wpływami pozostaje Mandżukuo, zaprotestowała przeciwko temu. Wkrótce też rozpoczęły się formalne walki między oddziałami sowieckimi i japońskimi, w których brało udział regularne wojsko, a ze strony sowieckiej również samoloty bombowe. Obie strony poniosły znaczne straty w ludziach.

Zajęty początkowo przez oddziały sowieckie obszar Czang - Ku - Feng Japończycy zdołali odebrać. Ostatecznie jednak udało się szczęśliwie uniknąć wojny, gdyż oba państwa w drodze bezpośrednich rozmów dyplomatycznych osiągnęły porozumienie, na mocy którego przerwano działania wojenne, a granicę na spornym odcinku ma wytyczyć specjalna mieszana komisja, w skład której wejdą przedstawiciele obu państw.

Wizyta angielskiej pary monarszej w Paryżu. Angielska para monarsza złożyła przed paru tygodniami oficjalną wizytę w Paryżu. Znaczenie tej wizyty, będącej wyrazem zacieśnienia przyjaznych stosunków między Francją a Wielką Brytanią, jest bardzo duże, gdyż niewątpliwie ścisła współpraca Francji z Wielką Brytanią jest jednym z najpoważniejszych czynników pokoju w Europie, chociażby z tego względu, że współpraca ta w zakresie wojskowym stwarza tak poważną siłę militarną, że żadne z państw nie zechce lekkomyślnie potęgi tej przeciwko sobie obrócić.

Do dnia 25 sierpnia 1938 roku zebrano na F.O.M. w gotówce i papierach wart. zł 7.232.633,57

Rozrywki umysłowe

8 LOGOGRYF MORSKI

AN, AR, BU, BY, CE, DA, FA, LA, LO, MA, MO, NIK, O, PE, RU, RY, SO, STER, TOR, TOR.

Z powyższych sylab złóż osiem wyrazów.
Z pierwszych ich liter masz wynik odrazu.
Pierwsze jest w każdej przystani niezbędne.
Drugi po morzu powiezie nas błędnie,
Gdy *trzecia* dobrej drogi nie wskaże.
Czwarty dobiera sobie marynarzy.
Piąta zagraża zagładą statkowi.
Szósty glob ziemski modrą wstęgą spowił.
Siódma część statku. *Wspak ósme* jedynie
mogą bytować w wód cichej głębinie.

„John Ly" (Lwów)

Za rozwiązanie logogryfu Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań (na kartkach pocztowych) upływa *28 września 1938 r.* Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem *„Rozrywki Umysłowe"*.

ROZWIĄZANIA
„POLSKA NA MORZU" Nr. 6 – Czerwiec 1938.
6. LOGOGRYF

Wyrazy logogryfu: 1. CZAR. 2. HOLA! 3. CENA. 4. ETNA. 5. MARA. 6. Y.M.C.A. 7. KRET. 8, OZON, 9. LIGA. 10. ORKA. 11. NOEL. 12. IKWA. 13. IKAR. 14. DYSK. 15. LOTI. 16. ALPY. 17. PULS. 18. OWCA. 19. LIPA. 20. SODA. 21. KRAB. 22. IRAK.

Pierwsze litery tych wyrazów dają: „CHCEMY KOLONII DLA POLSKI!"

Bezbłędnie logogryf rozwiązało 113 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują:

1. *Skrebucha Helena* — W-wa 30, Urząd Telekom. Oddz. Radio.
2. *Kaiserówna Celina* — Rawicz Wlkp., Lipowa 4.
3. *Górski Zygmunt* — Częstochowa, Ogrodowa 69, m. 11.
4. *Ciszak Eugeniusz* — Łuków, Międzyrzecka 73.
5. *Żerebecki Tadeusz* — Kołomyja, Romanowskiego 20.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna REDAKTOR: Bronisław Miazgowski

Druk Zakł. Graf. Dom Prasy S. A. Warszawa, Marszałkowska 3.